

Saab 9-7X Aero 2008

NEVS-brevet lördag 20 april
Föregående torsdag 18 april



1. Volvo har plockat bort V40 från hemsidan

Av Roger Åberg fredag 12 apr 2019 kl 08:35

Vad kommer den att ersättas av?



2016 presenterade Volvo två koncept, 40.1 och 40.2. 40.1 gick och blev XC40 och 40.2 blev Polestar 2. Nu har Volvo plockat bort V40 **från sin hemsida** men någon ersättare finns ännu inte.

Volvo har tidigare gått ut och sagt att man inte kommer att presentera en rak ersättare i exakt samma stil som V40. Men gissningar om att en lite mindre SUV:ig version av XC40 ska komma har hela tiden funnits. Tanken var kanske från början att det skulle bli 40.2 som ersatte V40, men det går ju inte längre när den snoddes av Polestar. Eller?

Beteckningen V40 har haft en lite brokig historia inom Volvo. Första generationen (nedan) av V40 tillverkades tillsammans med sedanmodellen S40 mellan 1995 och 2004. Den generationen var faktiskt ett samarbete med Mitsubishi och är syskonbil med deras Carisma. Andra generationen S40 finns, men V40 finns det ingen utan denna kallades istället V50. Tredje generationen (ovan) hade premiär 2012 och var en annan typ än de två första, en mindre bil i golfklassen.

Nu går den alltså inte längre att beställa längre, vilket kanske är rimligt efter sju år. Men någon ersättare finns inte och den minsta Volvon man kan beställa i dag är XC40.

Uppdatering

Volvo säger i en kommentar att modellen inte längre är beställningsbar, men kommer att sluta produceras först i sommar. Den kommer att finnas som lagerbil hos volvohandlarna om man är sugen. Någon exakt uppföljare kommer alltså inte, men man tittar på att utveckla andra modeller från CMA-plattformen som XC40 är byggd på.

XC40 är den enda, nuvarande, Volvomodellen som bygger på CMA-plattformen. Polestar 2, Lynk & Co 01, 02 och 03 samt två Geelymodeller bygger dock på plattformen.

matthewsvolvosite.com +

Första generationens S40 och V40



Volvo V40

Volvo V40 är en personbil tillverkad av Volvo sedan år 1995 som kombimodell med sedan-modellen S40.



2. Här är Volvo och Polestars nya syskon: Geometry

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-04-15, 14:14

Volvo och Polestars ägare Geely har lanserat ännu ett elbilsmärke – Geometry. Märkets första modell, Geometry A, är tänkt att ta upp kampen med Tesla Model 3, det skriver Autocar.



Det är många, inte minst Polestar, som har utmålats som Tesla Model 3-dödare. Så, vad har då Geometry A att komma med som ska vinna över Model 3-spekulanter?

Geometry A kommer med två batterialternativ. Standard Range med ett batteripaket på 51,9 kWh med 41 mils räckvidd. Och Long Range med ett batteripaket på 61,9 kWh med 50 mils räckvidd. Båda dessa räckvidds-siffor uppmätta med den mycket förlåtande och snart utdaterade NEDC-körcykeln.

Både Standard Range och Long Range får en synkronmotor på 163 hästar och 250 Nm, vilket ska vara tillräckligt för att få Geometry A från noll till 100 km/h på 8,8 sekunder. Beroende på hur mycket utrustning man vill ha på sin Geometry A så kommer den att kosta mellan cirka 290.000 kronor och 315.000 kronor.

Totalt har 27.000 Geometry A förhandsbokats och 67 procent av dessa ska gå till kunder utanför hemlandet Kina, bland annat till Singapore, Frankrike och Norge.

Geely har som plan att släppa 10 modeller under Geometry-flagg fram till 2025.






几何 | A
天气
更新于1分钟内
1℃
晴
146 轻度
13:00





Nya bilder på Geely FY11 – en fingervisning om XC50?
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT



Officiellt: Volvo-ägaren Geely och Daimler AG bildar 50/50-bolag för att utveckla Smart
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT



Polestar 2 är officiell – här är alla fakta om nya elbilen



Efter Polestar 2 – här är Volvos elbilsframtid

DagensNäringsliv.se

3. Brittiska försäkringar till Toyota

Publicerad av TT - 15 apr 2019

Storbritanniens utrikesminister Jeremy Hunt ska försöka lugna japanska biltillverkaren Toyota med att brittiska regeringen gör allt i sin makt för att undvika att Storbritannien kraschar ut ur EU, och att den tullfria handeln mellan Storbritannien och EU kommer att fortsätta.



Jeremy Hunt

Hunt besöker Japan, där samtal med Toyota och premiärminister Shinzo Abe står på schemat. "Storbritannien har alltid varit en utåtblickande, global världsmakt", säger Hunt.

Feber

4. En titt på elbilarna som presenterades i Genève

Av Roger Åberg

2019-04-14 kl 10:03

Fanns ett gäng!



Jonny Smith var nere på Genève-mässan och det fanns en hel hög med intressanta elbilar där. De flesta koncept tyvärr, men trenden är väldigt tydlig.

FILM: ***https://youtu.be/-R00v5pcSNk***

NyTeknik

5. BMW räds inte Tesla Model 3: ”Vi är största premiumtillverkaren”

2019-04-14, 07:00

Felix Björklund

Kundnöjdhet, hållbarhet och tysta städer. För BMW:s nye Sverigechef Emmanuel Bret innebär elektrifieringen och elbilar så mycket mer än ett avsteg från fossila bränslen: ”Man köper en bit av framtiden och vill aldrig återvända”, säger han.



Emmanuel Bret är ny Sverigechef för BMW.

En fransos som via Norge nu är Sverigechef för ett tyskt bilmärke. Emmanuel Bret tog över rodret för BMW Sverige i oktober, efter fyra framgångsrika år i vårt västra grannland. Och en av de saker han ser fram emot är att accelerera den svenska utvecklingen inom elektrifierade bilar.

– När jag kom till Norge var det ett helt annat läge än i dag. I grunden är det inte en särskilt annorlunda marknad, men eftersom de tidigt gav en stark impuls i form av subventioner så stödde de marknaden – som har utvecklats till en pilotmarknad. Och nu kan man säga att de ligger fem-tio år fram i tiden, säger Emmanuel.

Men även om subventioner och ekonomiska riktmedel var vad som skapade grundmarknaden i Norge så har den utvecklats bortom dessa menar den nye Sverigechefen.

– I de undersökningar kring bilägande som görs årligen i Norge framkommer det att 89 procent är extremt nöjda med sin elbil. Det är en mycket högre siffra än för traditionellt drivna bilar. Och det här är superviktigt för det visar att det inte handlar om vad tillverkarna vill eller vad subventionerna gör. Kunder vill verkligen ha elbilar. Punkt. Kvaliteten på körupplevelse och ägandet är så stort, säger han.

”En premiumupplevelse”

Ett skäl till nöjdheten är enligt BMW-chefen att elbilskunder är teknikorienterade samt mer inriktade på att leva hållbart. Elbilar levererar i båda dessa aspekter, men även i nya kategorier som tidigare inte var möjliga.

– Vi pratar sällan om ljud-smog, men det är en verklighet. Oslo håller i detta nu på att förvandlas till en tyst stad – och det är verkligen en premiumupplevelse. I framtiden kommer lyx att vara komfort och tystnad, inte stora motorer, säger Emmanuel Bret.

Och att det blåser nya vindar i branschen märkte BMW tidigt. Bolaget hoppade på elektrifieringståget redan 2012. Men utvecklingen de senaste åren har även inneburit att kraven på både tillverkare och bilhandlare har ändrats.

– I början insåg vi att frågorna från kunder inte var riktade till bilförsäljare, utan till elektriker. Så självklart var säljarna förvirrade. Frågorna var helt nya, och när man säljer ett laddbart fordon måste man veta var laddplatser finns, vilka finesser digitaliseringen medför och så vidare. Därför måste vi se till att ha de mest insatta och utbildade handlarna. Och det är utmanande, för kunderna är mer kunniga.

”Det är vi som är ledande”

Och vad ska då handlarna sälja? Emmanuel Bret berättar att BMW under året kommer att utöka sin elektrifierade palett och totalt erbjuda nio olika modellalternativ i totalt 13 versioner. När det gäller laddhybrider går spektrumet från familjefraktaren 225 XE Active Tourer till topplimousinen 745e och sportbilen i8.

– Något som är viktigt är att säga att det här är produkter som vi kan sälja och har tillräckligt av. Vi kan klara av att leverera inom två till tre månader, säger Emmanuel Bret.

När det gäller rena elbilar kommer i3 att få kämpa ensam året ut, men trots att Tesla Model 3 gjort storstilat intåg på den svenska marknaden och under sin första månad lyckades komma topp fem på försäljningslistan är det inget som kommer att rubba balansen i premiumsegmentet.

– Vi är superglada över att se en ny utmanare. Och att de säljer bra visar bara på hur stor efterfrågan är. Men vi behöver inte vänta på en ny konkurrent som ska visa oss framtiden. Vi var redan där 2013, och det är vi som är ledande.

Men hur kommer det att påverka er marknadsposition? Model 3 var ju den bäst säljande mellanklassedanen i premiumsegmentet.

– Vi välkomnar dem, men det förändrar inte vår position. Vi är den största elektrifierade premiumtillverkaren och det kommer vi att vara även framöver. Vi har ett stort marknadsförsteg, säger Emmanuel.

Och hur ser ni på Polestar? De utmålar sig själva som den enda äkta rivalen till Tesla och har fått enormt genomslag. Kan det påverka er marknad, särskilt med tanke på att de har en svensk anknytning?

– Att ha fler alternativ är bara bra för kunder. Men det visar mer på att vi haft rätt i vår satsning på elektrifiering, än att det ger problem. Alla är välkomna och det är bra att vi inte är lika ensamma längre.

Men i3 är en helt annan bil, ganska liten, skadar det inte er marknadsposition när fler större bilar lanseras?

– Visst, i3 är inte en stor bil, men från mina erfarenheter i Norge ser elbilsköpet lite annorlunda ut. Norge var precis som Sverige en kombi-marknad, men det ändrades snabbt. Förr frågade kunder först om kaross, sedan började de diskutera vilken motor som var aktuell. I dag är den första frågan kunder ställer: Har ni en elbil eller en laddhybrid? Om du kan svara ja, kommer kunden att kunna nöja sig med den kaross du har, även om det inte var den som hen förväntade sig från början. Så numera är det teknik först, kaross som nummer två, säger han.

Läs mer: Så ser elbilarnas globala topplista ut

Att bilindustrin just nu genomgår en enorm transformation är ingen nyhet och Emmanuel Bret sticker inte under stol med att det finns många utmaningar. Men med det kommer även nya möjligheter – och nya allianser. I fjol lanserades Ionity, ett nätverk av snabbladdare som ska täcka Europa, som ägs gemensamt av BMW, Daimler, Volkswagenkoncernen och Ford.

– Vi är en del av det starkaste nätet i Europa och 20 av dessa stationer kommer att byggas i Sverige. Snabbladdning är viktigt för i framtiden lär det nog inte handla lika mycket om räckvidd – utan om hur lång tid det tar att ladda.

Så hur stor fördel kommer Ionity ge er?

– Det är inte definierat i dagsläget hur vi kommer att göra och inget vi kan brodera ut kring nu. Det första steget var att vi som konkurrenter valde att gå ihop. Men hur vi kommer använda det… Ge oss några månader, säger Emmanuel Bret.

Förutom elektrifiering är digitalisering och autonom teknik de stora revolutionärerna i branschen. Men trots att spelplanen ändras anser Emmanuel Bret att BMW med sina 103 år på nacken är med på noterna.

– Elektrifiering är framtiden för mig, och väldigt stort för vår industri. Men vi känner oss säkra på att vi ligger steget före. Det är en intressant tid och vårt fokus ligger på att leverera den bästa digitala och elektriska kundupplevelsen, säger Emmanuel Bret.

Modeller BMW

Laddhybrider

225xe – pris från 418 000 kr

330e – produktion startar i juli, förhandsbokning öppen – pris ej klart

530e/530e xDrive – pris från 533 500 kr

X3 xDrive30e – produktion startar i slutet av 2019, förhandsbokning andra halvåret – pris ej klart

X5 xDrive45e – produktion startar i juli, förhandsbokning öppen – pris ej klart

745e/745Le xDrive – pris från 1 055 800 kr

i8 Coupe – pris från 1 486 500 kr

i8 Roadster – pris från 1 641 500 kr

Elbilar

i3/i3S – pris från 419 000 kr

iX3 – i produktion 2020, förhandsbokning öppen – pris ej klart

i4 – i produktion 2021 – pris ej klart

iNext – i produktion 2021 – pris ej klart

Modeller Mini

Laddhybrider

Cooper SE Countryman – pris från 401 300 kr

Elbilar

Cooper SE – produktion startar i slutet av 2019, förhandsbokning öppen – pris ej klart

RELATERADE ARTIKLAR

BMW:s tre Tesla-utmanare vintertestas i Arjeplog

Ny Teknik provkör Tesla Model 3: ”Som ett spjut”

Seat ska utveckla budget-elbil

De gör en unik elbil för massorna – men du kan inte köpa den



6. Så ska Volkswagen klara att bygga billiga elbilar

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-04-12, 11:56

Volkswagens minsta elbilar som ska kosta under 20.000 euro kommer byggas på en förkortad version av MEB-plattformen. Men det räcker inte för att hålla kostnaderna tillräckligt låga. Därför måste ingenjörerna titta på fler lösningar.



Det handlar det om att krympa komponenter i drivlinan och därmed spara material i form av stål, plast och tyg. Dessutom undersöker man möjligheterna att möblera om batterierna, så att de istället för att vara monterade vinkelrätt mot bilen, placeras i längdled. Det skulle innebära att batteriet sitter säkrare vid en olycka, menar Volkswagengruppens utvecklingschef Frank Welsh till Automotive News Europe.

"Det skulle skapa ett större utrymme mellan batteripaketet och bilens trösklar och det ger bättre dämpning om olyckan är framme", säger Frank Welsh.

Frank Welsh öppnar också för att man kan behöva se över elmotoralternativen. Möjligtvis måste de kompletteras med några mindre enheter.

"Vi måste undersöka om de motoralternativen vi idag har planerat för med MEB-plattformen kan behöva kompletteras med någon mindre", säger Frank Welsh.

I dagsläget finns Volkswagen e-Up! i detta segment, men Skoda Citigo EV kommer under året och Seat Mii EV 2020. Dessa sägs bli en försmak på hur de nya MEB-byggda bilarna ska bli, för att sedan helt fasas ut under 2022.

Denna korta version av MEB-plattformen är ett svårt med ytterst viktigt steg för Volkswagen i deras arbeta med att bygga elbilar för massorna.

"Vem som helst kan bygga en dyr bil. Den svåraste uppgiften för en ingenjör är att utveckla en billig bil", säger Frank Welsh.

Patrik Lundin

HÖGSTA VÄXELN

7. ROOMZZ blir nästa medlem i Volkswagens ID-familj

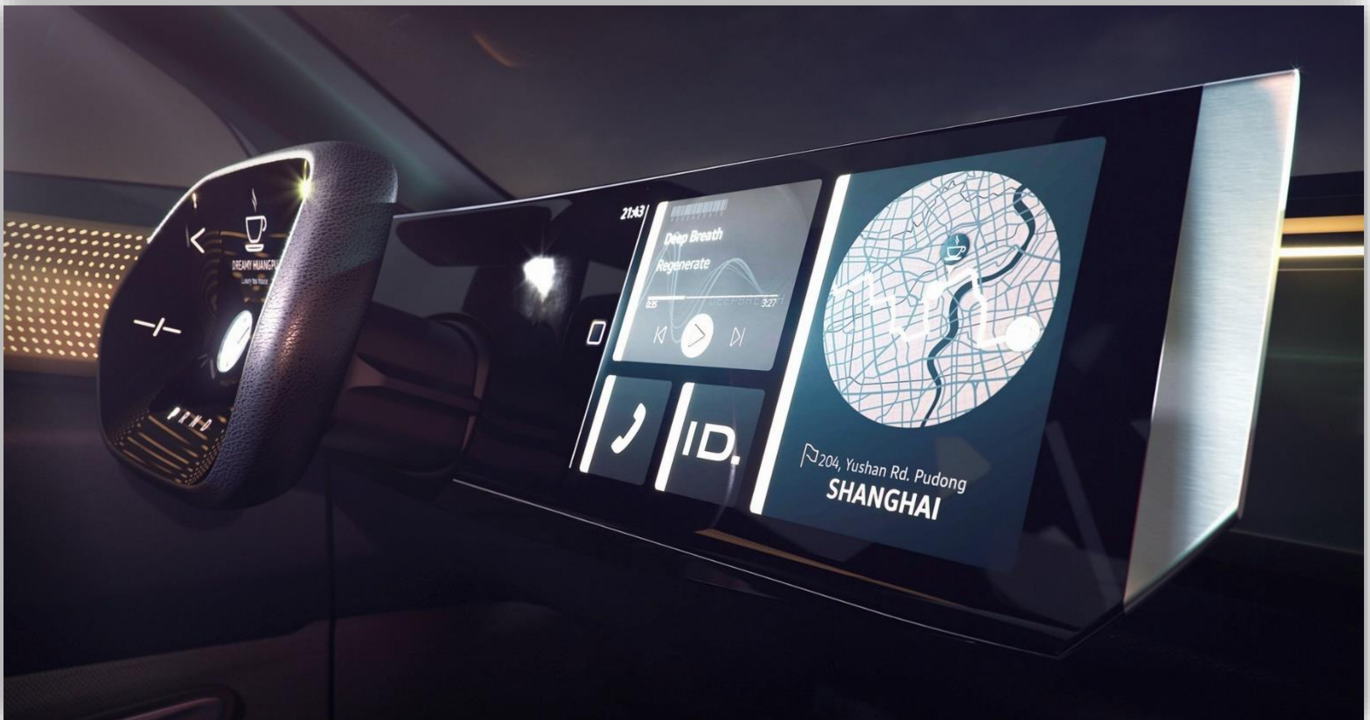
Av Linus Adolfsson -15 april, 2019

Det sämsta namnet någonsin?



Volkswagens elbilssatsning har vi hört mycket om de senaste åren, men ännu har vi inte sett en enda färdig produktionsbil (detta ska enligt uppgift dock inte dörja länge till). Detta stoppar dock inte Volkswagen från att presentera ytterligare en modell, som nu gör VIZZION, BUZZ, CROZZ med flera sällskap i ID-familjen. Möt helt nya ROOMZZ – en elektrisk, femmeters-SUV med ett av de absolut sämsta namnen någonsin.





Det löjliga namnet (som låter som något en tioåring skulle kunna använda som alias på Fortnite) åt sidan är detta ett högst intressant tillskott bland elbilsutbudet. Till skillnad från några av Volkswagens andra elektriska koncept framstår designen som mer seriös – något du faktiskt kan glida upp till styrelsemötet i utan att skämmas.

Den bastanta storleken (som jämförelse kan nämnas att nya X5 är strax under fem meter lång) medför att man i denna bjässe får in tre sätesrader. Andra nyheter av intresse inkluderar elektrisk fyrhjulsdrift via elmotorer på båda hjulaxlarna, en räckvidd på upp till 45 mil i WLTP-cykeln, ”flytande” instrumentkluster och AR-teknik i vindrutan.

Konceptet ska förvandlas till fullskalig produktionsmodell, vilken redan är planerad för serietillverkning med start år 2021. Europa får dock vänta ett tag. Den första marknaden som bilen lanseras på blir Kina.



Linus Adolfsson



8. Provkörning av Toyota Aygo 1,0

Oskar Krüger 14 april 2019

Toyotas minsta modell har fått ett omfattande ansiktslyft. Dit inräknas inte bara det nya ansiktet utan det har pillats på det mesta. Men det ska icke glömmas att det här fortfarande är en av Sveriges billigaste bilar.



Med en besättning på två personer med tillhörande bagage får trepipen plågas ordentligt för att komma upp i dansk motorvägsfart. Under 4 000 varv händer det i princip ingenting. Blicken söker efter trädtoppar för att kolla vindläget då det känns som det blåser. Men träden står stilla, det är bara Aygo som rör sig i sidled.

Att det här är en lätt och motorsvag bil känns tydligt och jag kan snabbt konstatera att motorväg inte är nya Toyota Aygos starkaste sida. Aygo trivs mycket bättre på kurviga vägar. 72 hästkrafter och 93 newtonmeter går inte att kompenseras med den låga vikten (840 kg i angiven tjänstevikt), Aygo är väldigt långsam. Något 0-100 km/h-tiden på 13,8 sekunder understryker.

Toyota har dock lagt ner mycket energi på att förbättra den trecylindriga enliters-spisen. Så mycket energi att det som Toyota förbättrat och ändrat från föregångaren i sig kunde täcka den här provkörningsrapporten. Jag kan kortfattat sammanfatta att allt från kylkanaler till beläggningar har fintrimmats samt att motorn nu har fått variabel avgaskamaxel. Resultatet är ett fem procent lägre koldioxidutsläpp vilket ger nya Aygo den minimala fordonsskatten på 360 kr per år. Aygo saknar däremot fortsatt ett turboaggregat vilket är anledningen till att den känns så orkeslös, men det ger den något de flesta motorer saknar – karaktär.



Interiören känns billig och displayen i mätarklustret är en kvarleva från 90-talet.

Både motorgången och ljudet är rivigt och som jag skrev innan måste det köras på varv för att det ska hända något, tvärtom mot en modern turbomotor. Längs de kurviga landsvägarna känns däremot den låga vikten positiv. Aygo är kul att köra och det lilla formatet gör att det känns som det går mycket snabbare än vad det gör!

Toyota har varit grundlig med ansiktslyftet och förbättrat komforten genom att jobba både med hjulupphängningen men även med bättre ljudisolering. Komforten är vad man kan förvänta sig av en bil i den här klassen, på båda tidigare nämnda punkter. Alltså är detta ingen bil att rekommendera på långfärd för trots Toyotas jobb är inte komforten lika bra som i större bilar. När man först öppnar de märkbart lätta dörrarna ger inte stolarna det mest inbjudande intrycket. Men jag blir positivt överraskad. Följsamhet, sidostöd och svankstöd är bra!

Landsvägen leder oss in i landets huvudstad, Köpenhamn. Och det är här Toyota Aygo helst ska rattas. Det är enkelt att överblicka den lilla karossen som mäter 347 cm på längden, 162 cm på bredden och 146 cm på höjden. Därtill är backkamera standard vilket gör Aygo till en av de mest lätthanterliga nya bilarna på marknaden. Utseendet, som påminner om en stormtrooper från Star Wars, får ett positivt bemötande av den danska publiken när jag rullar fram i stadens kända hamn.

Interiören är inte av det modernaste slaget där allting känns plastigt och tämligen omodernt. Den sju tum stora skärmen är standard och här kan både iPhone och Android-mobiler kopplas upp och speglas. Vilket egentligen täcker allt man behöver i infotainmentväg. Toyota Aygo, Citroën C1 och Peugeot 108 delar konstruktion med varandra. I dag är det dock bara Aygo som hunnit med ett ansiktslyft och är i och med det den enda av de tre som säljs. Närmaste konkurrenten heter i stället Volkswagen Up. Men då tysken kostar dryga 25 000 kr mer än japanen är det tydligt att nya Toyota Aygo är en väldigt prisvärd bil. Därtill är det en rolig typ!



Klädseln påminner om en skolbuss men sätena är godkända.



En gammal telefonsladd leder elen till bakluckan.

Det här är nytt!

Motor
Toyota Aygo har fått en rejält omarbetad motor. Fem procent lägre CO_2-utsläpp.

Apple Carplay och Android Auto
Som standard kan du spegla din smartphone i bilens sjutums-skärm.

Komfort
Bättre ljudisolering och fintrimmad hjulupphängning gynnar komforten.



Aygo är kul att köra och det lilla formatet gör att det känns som det går mycket snabbare än vad det gör!

Toyota Aygo

Pris 116 900 kronor, säljs nu.

Motor Bensin. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 11,8:1. Borrning/slag 71,0/84,0 mm, cylindervolym 998 cm3. Max effekt 72 hk (53 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 93 Nm vid 4 400 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 5-växlad manuell låda, alt. automatlåda med robotiserad koppling.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,2 meter.

Bromsar Skivor fram, trummor bak. Antisladdsystem.

Hjul Plåtfälg. Fälgbredd 4,5 tum, däck 165/65 R14.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 234, längd 347, bredd 162, höjd 146, spårvidd f/b 143/142. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 840, maxlast 400, max släpvagnsvikt 0. Tank 35 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 198 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 13,8 s, toppfart 160 km/h.

Bränsleförbrukning Stad 0,49 l/mil, landsväg 0,36 l/mil, blandad körning 0,41 l/mil. CO2 93 g/km.

Garantier Nybil 3 år/10 000 mil, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt 360 kronor per år.

Rivaler



Volkswagen Up!

Volkswagens minsting är klart dyrare än Aygo men har bättre standardutrustning och högre kvalitetskänsla.
Pris: 142 900 kronor.



Renault Twizy

Renault Twizy 80 För den som vill ta steget längre. I Twizy får man bland annat offra utrymmen, räckvidd och komfort. Men du kör billigt!
Pris: 109 900 kronor.



GALLERI
Toyota Aygo facelift 2019
8 bilder

SVENSKA DAGBLADET

9. Fransk flärd, komfort – och tilltagen prislapp

Eric Lund

Lör 2019-04-13, 09.15

Bilmärket DS Automobiles vill erbjuda ett franskt svar på tyska och japanska premiumbilar. Nya DS3 Crossback är en småbil med lätt anstrykning av suv och höga anspråk på att representera franska lyx- och modetraditioner.



DS3 Crossback är en småbil med suv-anstrykning. Bland konkurrenterna nämner DS själva Audi Q2 och Mini Countryman, även om den sistnämnda är snäppet större.

På en bergstopp i södra Frankrike, 1 148 meter över havet, ligger en militärförläggning dit allmänheten inte är välkommen. Journalister är förmodligen ännu mindre önskade – i vanliga fall. Men den här dagen kör jag förbi förbudsskyltarna och trixar mig genom en oräknelig mängd hårnålskurvor uppför berget.

Sedan jag legitimerat mig, stuvat undan mina kameror och blivit inslussad genom dubbla grindar väntar förutom en magnifik utsikt även några hundra meters provkörning av en elbil.

Den korta provturen ger inte så många svar om bilens verkliga kapacitet, men allt ståhej vittnar om att tillverkaren sätter stora förhoppningar till den eldrivna versionen av nya DS3 Crossback. Franska DS Automobiles har haft en knagglig resa från det att märket bröt sig loss från Citroën år 2015. Fram till dess var DS under några år en modellserie med snofsigare utförande än det ordinarie sortimentet, men numera är det alltså ett eget varumärke. Ambitionen är att bli PSA-koncernens premiumalternativ (I PSA ingår även Peugeot samt sedan ett år tyska Opel).

Uppför berget körde jag nya DS3 Crossback med bensinmotor på 155 hästkrafter. Det är en framhjulsdriven småbil med lätt suv-karaktär, tänkt att utmana bland annat Audi Q2 och Mini Countryman. I ungefär samma storleksklass och inriktning hittar vi även Peugeot 2008, Toyota CH-R, Renault Captur, Mazda CX-3, Hyundai Kona, Honda HR-V, Fiat 500X och Volkswagen T-cross – bland annat.



Det förefaller som om DS fått anstränga sig för att göra en i grunden konventionell design lite mer spännande. Notera till exempel fönsterlinjens knyck på bakdörren.



Crossback bygger på en ny plattform som ska resultera i en mängd bilmodeller från PSA-koncernen. Bland dessa finns nya Peugeot 208 som just premiärvisats.

Mönstret är tydligt: små bilar med aningen högre sittposition samt ett kryddmått suv-estetik är populära och många tillverkare fajtas om köparna. Men DS Automobiles vill alltså egentligen inte beblanda sig med vardagliga typer som Renault, Mazda eller Hyundai. Siktet är inställt på tyska och japanska premiummärken.



DS formgivare har tillfört en gnutta franskt egensinne med de rätvinkliga romberna där touchreglage och ventilationsutsläpp sorterats in.



Färgskärmen i förarens blickfång har finfin grafik och kan exempelvis bjuda på navigations-anvisningar. En uppfällbar projicerad display ovanpå instrumentpanelen finns också i den välut-rustade provbilen.

De svenska priserna för DS3 Crossback är inte fastställda i skrivande stund, men i enklaste utförande ska den kosta cirka 230 000 kronor. Den bensinmodell jag provkör på landsvägar och vindlande stadsgränder är i topputförandet La Première. Pris 40 500 euro i Frankrike, motsvarande cirka 420 000 kronor. En modig prissättning som enligt DS Automobiles motiveras av design och teknikinnehåll.

DS3 Crossback är baserad på en ny PSA-plattform som ska bilda grund för flera modeller från Citroën, Opel och Peugeot framöver. Tekniken blir till stor del gemensam medan utanverken och finjustering ska skilja sig åt så att varje varumärke förtjänar sin existens.

Tekniskt är DS3 Crossback i själva verket en högst ordinärt komponerad europeisk småbil.

Milen på fransk asfalt ger vid hand att DS3 Crossback har flera aptitliga egenskaper. Till att börja med rullar den tyst. Pressmaterialet berättar att stor vikt lagts vid extra ljudisolering, tjockare glasrutor med mera. Hur den står sig på grovkornig svensk asfalt återstår att se, men förutsättningarna verkar bra.

Fjädringskomforten är också prima utan för att den skull övergå i plufsig mjukhet. DS3 Crossback känns lagom distinkt men aldrig nervöst uppfordrande, som småbilar med mer uttalat sportiga ambitioner kan göra. Enligt PSA-gruppens marknadspussel ska Peugeot erbjuda de sportigaste bilarna, Citroën de mest komfortabla och DS Automobiles vara… mitt emellan.

Den finfina, nyutvecklade fjädringstekniken med ”progressiva hydrauliska kuddar” i senaste Citroën C4 Cactus ska därmed inte ta plats i någon DS-modell.



Det finns detaljer att stanna upp vid och betrakta, som mönstret på backspegelkåporna.

Riktigt var det extraordinära teknikinnehållet finns i DS3 Crossback är svårt att bli klok på. Den kan beställas med avancerade led-strålkastare (Matrix-teknik), provbilen jag kör har ett välfungerande navigationssystem, förarstol med enkel massagefunktion, en rätt spännande och hyfsat tydlig digitalinstrumentering samt en stor och innehållsrik projicerad vindrutedisplay. Detta går en smula utanför normal nivå i denna storleksklass, men det är inte precis spjutspets-teknik.

Det är svårt att få grepp om vad DS Automobiles egentligen tänker sig.

Tekniskt är DS3 Crossback i själva verket en högst ordinärt komponerad europeisk småbil, om än fint avstämd vad köregenskaperna beträffar. Den trecylindriga turbomotorn är pigg och samarbetar bra med den åttaväxlade automatlådan (som är standard i de motorstarkare versionerna, såväl bensin som diesel). Styrningen har lagom motstånd både vid avspänd landsvägskörning och i trånga gathörn.

Framstolarna har stoppning som räcker för en långtur, medan baksätet är trångt och i synnerhet insteget är trixigt. Väl på plats i baksätet sitter man som i en svart gruva. Fönstren är små och till det bidrar designgimmicken, där karossplåten viker upp i bakre sidorutornas framkanter.



Ovanligt vuxna framstolar för att vara i en fransk småbil,
men långa förare skulle nog önska sig längre sittdynor.



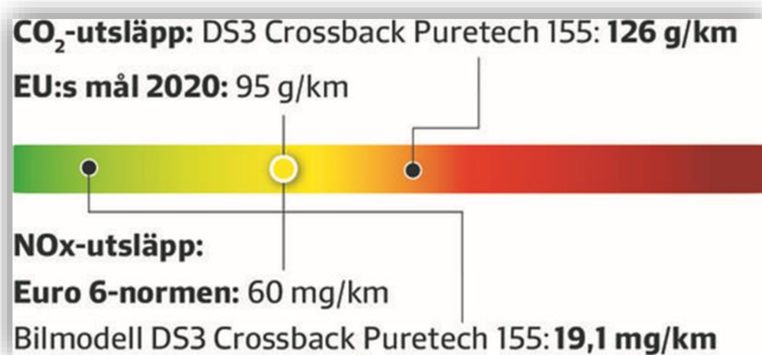
För biltypen och storleksklassen är inte bagageutrymmet oävet.
Lasttröskeln är ganska hög, men så är det även på många konkurrenter.

Interiören i provbilen är klädd i mörkt rödlilafärgat nappaläder, där sömmarna på sätena bildar mönster som ska påminna om ett klockarmband. Somliga designelement är rätt spektakulära och miljön är trivsam att färdas i. Men flyttar man blicken aldrig så lite skymtar samma svarta, hårda plastmaterial som i PSA-gruppens övriga bilar. Kvalitetskänslan är inte dålig där heller – bara inte på den nivå som DS Automobiles hävdar att deras bilar befinner sig.

Varumärkets representanter är ivriga att prata om premiumambitionerna och det låter sympatiskt att DS vill göra något annorlunda än de tyska konkurrenterna (Audi, BMW och Mercedes-Benz).

Men det är svårt att få grepp om vad DS Automobiles egentligen tänker sig. Räcker det med att göra en konstig knick på bakdörrarna och pryda instrumentpanelen med rombformer? För att vara ärlig är det mycket yta och pompöst prat.

Kanske blir det den eldrivna versionen av DS3 Crossback som får bitarna att falla plats. Den lanseras på riktigt i slutet av året, men smakprovet på en sydfransk bergstopp bådar gott.



Specifikationer | DS3 Crossback Puretech 155 Automatique LaPremiére

Grundpris:	Ej fastställt. (enklaste DS3 Crossback cirka 230 000 kronor).
Förbrukning:	5,5 liter/ 100 km (enligt WLTP-normen).
Koldioxidutsläpp:	126 gram/km (WLTP).
Kväveoxidutsläpp:	19,1 mg/km.
Motor:	Trecylindrig 1,2- liters bensin med turbo.
Kraftöverföring:	8-växlad automatlåda, framhjulsdrift.
Skatt:	2 902 kronor/år.
Max effekt:	155 hästkrafter vid 5 500 varv/min.
Max vridmoment:	240 newtonmeter vid 1 750 varv/minut.
Tjänstevikt:	ca 1 205 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter):	4,12/1,79/1,53.
0–100 km/h:	8,2 sekunder.
Toppfart:	208 km/tim.



Tre cylindrar, 1,2 liters volym och 155 hästkrafter i detta utförande av bensinmotorn. En prima motor, även om elmotorn som väntas i slutet av året kommer att göra bilen än mer intressant.

Motor/växellåda

Betyg: 4 av 6

Detta är den starkaste motorn i nya DS3 och den gör bilen riktigt pigg. Den åttaväxlade automatlådan växlar mjukt men även kvickt när så anbefalles. Bland små bensinmotorer är detta en utmärkt trivsam och duglig drivkälla.

Ekonomi/miljö

Betyg: 2 av 6

Priset är inte fastställt när detta skrivs, men ett riktmärke är att DS3 Crossback i enklaste utförandet med 100-hästarsmotor ska kosta cirka 230 000 kronor. Koldioxidutsläppen är inte alarmerande för motortypen, men drabbar ändå ägaren med en smula malusskatt.

Köregenskaper

Betyg: 5 av 6

DS3 Crossback är en befriande bekväm och ändå nyter körupplevelse. Fjädringskomforten är bra för bilens storlek och ljudkomforten i provbilen på fransk asfalt likaså.

Säkerhet

Betyg: 4 av 6

DS3 Crossback är baserad på en ny plattform (EMP1) från PSA-koncernen, där ingen bilmodell ännu nagelfarits av Euro NCAP. Men säkerhetsutrustningen är vettig och något annat än fem stjärnor med bra delpoäng vore en sensation.

Helhet

Betyg: 3 av 6

En i grunden ordinär småbil som konfigurerats så att komfort och körkänsla höjer sig en aning över den grå massan. Hur långt räcker det? Svaret på den frågan är helt avhängig prislappen. En premiumbil ”får inte” vara billig, men det gäller att tillräckligt många köpare tycker att priset motsvarar värdet av bilupplevelsen.

Två rivaler



Audi Q2 35 TFSI Proline S-tronic

En av dem som DS pekat ut som huvudkonkurrent för DS3 Crossback.



Citroën C4 Cactus Shine PureTech 110 EAT6

Uppdaterade C4 Cactus har fenomenalt bekväm fjädring.



10. Vi provkör nya Range Rover Evoque – med några skönhetsfläckar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-04-13 06:48

Land Rover har släppt en helt ny generation av populära designsuven Range Rover Evoque. Vi provkör och hittar några detaljer vi skulle vilja ändra.



***FILM**: https://youtu.be/eJoVW49hTpM*

Den som älskar designen på Range Rover Evoque kommer förmodligen köpa den trots sina skönhetsmissar. Men i vår provkörning här ovan kan vi ändå inte låta bli att nämna fjädringen, som ibland kan upplevas som väl hård över små ojämnheter, och motorutbudet som än så länge inte är tillräckligt elektrifierat.

Mildhybridteknik finns idag, och det upplevs som lite småryckigt i stadstrafik, men en laddhybrid dröjer till nästa år. Den får en trecylindrig bensinmotor på framhjulen och en elmotor på bakhjulen.

Däremot lär designen falla många i smaken och den sticker verkligen ut. Häng med i Joakim Dyredands provkörning för att se hur bra nya Range Rover Evoque är.

Premiär för nya Range Rover Evoque – blir både laddhybrid och lätthybrid

Jaguar Land Rover håller fast vid dieslarna: ”70 procent av alla bilar kommer ha förbränningsmotor”



Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Nytt och gammalt i Jeeps påsk-värsting

Peter Klemensberger 13 april 2019

Påsk är en dubbel högtid för Jeep-entusiaster med festival i Utah. Tillverkaren själv dyker upp med fler byggen, M-715 Five-Quarter lär sno showen.



Moab Easter Jeep Safari är en festival med anordär Jeep-entusiaster under påskhelgen träffas i staden Moab som ligger i södra delen av Grand County. Ett event hett även för tillverkaren som brukar dyka upp med flera galna byggen man skapat tillsammans med Mopar-divsionen. Detta års evenemang är ingen undantag – sex bilar står klara för helgen.

På redaktionen dras blickarna genast till ”Jeep M-715 Five-Quarter” som du ser på bilderna här. En bil baserad på en 1968-års M-715 Gladiator för militärbruk, givetvis fyrhjulsdriven samt kryddad med både nytt och gammalt.

I fronten har kolfiber ersatt den gamla plåten och flaket utgörs av en perforerad aluminium-konstruktion kompletterad med transparent bakparti samt med klassiska träribbor på golvet. Störtbåge är en nödvändighet i det vilda och skydd för solen får man av en sufflett.

Ljuskällorna är av modernt Xenon- och LED-snitt, baktill är de smakfullt monterade i de små originalkåporna. Originaltrösklarna är utbytta mot grövre doningar och framtill ses en modifierad stötfångare från nya Gladiator Rubicon – en bil vi har provkört och som du kan läsa om här.

Undertill har det hänt än mer. Inte bara bladfjädrarna har fått åka, faktum är att hela chassit har moderniserats för att få plats med en framaxel av typen Dynatrac Pro-rock 60 och en dito baktill av typen Dynatrac Pro-rock 80. Fälgarna mäter 20 tum och hjulen hela 40 tum.

Invändigt har nya stolar monterats men befriats från nackskydd för bästa bakåtsikt. Instrumentbräda och dörrsidor är prydda med aluminium. Växelspaken är golvmonterad.

Under huven då? Där finns en V8 (vad annars?) på 6,2 liter som i kombination med en gammal kompressor av typen 8-71 ger 700 hästkrafter.

Vidare har Jeep med sig bilarna Wayout (en äventyrs-Gladiator med tält – på bilden ovan), Flatbill (med två crosshojar på flaket), J6 (klassisk hållning i ny tappning), JT Scrambler (strajpat 1970-talsbygge) och Gladiator Gravity (öppen klättrare). Bilarna ser du i galleriet nedan.







GALLERI
Moab Easter Jeep Safari 2019
17 bilder

Feber

12. Polisens hundpatruller börjar köra Volkswagen Amarok

Av Bobby Green

fredag 12 apr 2019 kl 15:30

300 stycken ska levereras



FILM: https://youtu.be/fMtHFG_FuJ0

Polisen får nu nya polishundbilar och man har valt Volkswagens pickup Amarok till detta ändamål. Totalt handlar det om 300 stycken bilar och alla levereras till företaget Euro-Lans i Backaryd där de byggs om efter de specifikationer och krav polisen har önskat. Bland annat har de en egen klimatanläggning baktill som automatiskt känner av temperatur och fukthalt. Sen anpassas temperaturen i hundburen efter detta så att det hela tiden hålls en jämn rumstemperatur för hunden. Utrymmet där bak är också övervakat med både kamera och mikrofon så att man hela tiden kan hålla uppsikt över hunden.

De första sju bilarna har nu levererats och ska spridas ut över hela landet. Alla baseras på Amarok V6 TDI.



13. Paris köper 800 elbussar

Text: Lotta Hedin

Publicerad: 2019-04-11

Franska RATP, som sköter kollektivtrafiken i Paris, har beställt nära 800 elbussar som ska ersätta dieselbussar som kör idag i staden.



Ordern är en del av den kraftansträngning som staden tanker göra för att minska smog och dålig luftkvalitet inför sommar-OS I Paris 2024, rapporterar nyhetsbyrån AFP.

Tre olika tillverkare, Heuliez Bus, Bollore och Alstom ska leverera fordonen. Ordern uppges vara den största i sitt slag hittills i Europa.

RATP kommer till en början köpa 150 elbussar, och den första leveransen väntas ske mellan 2020 och 2022.

Ledningen I Paris vill att stadens bussar ska vara 100 procent rena till 2025, och för att komma dit vill man använda både elfordon och biodrivmedel.

På en av Paris busslinjer – linje 341 – körs redan enbart elbussar. Hela stadens bussflotta består av 4.700 bussar, varav i dagsläget 950 är hybridbussar, 140 körs med biodrivmedel och 83 är elektriska, skriver AFP.

Lotta Hedin

ALLT OM ELCYKLAR

14. Fraunhofer visar: Bränsleceller istället för batteri

8-04-2019

Ett system med bränsleceller kan ersätta elcykelns batteri. Ett sådant koncept visade av det tyska Fraunhofer-institutet vid förra veckans industrimässa i Hannover.



Systemet beskrivs som eftermonterbar enhet som driver bakhjulet med en drivrulle

Det är inom projektet LiteFCBike som Fraunhofer ISE har utvecklat ett kompakt bränslecell-system som ska kunna ersätta för ett cykelbatteri, berättar Fraunhofer ISE i ett pressmed-delande.

Grunden för det så kallade Conodrive-drivkonceptet är en lätt eftermonterbar enhet som dri-ver bakhjulet med en drivrulle. Syfte för utvecklaren José Fernandez var att utveckla ett lättvik-tigt och användarvänligt system.

Man använder sig av bränsleceller av typen polymerelektrolytmembran(PEMFC) som också an-vänds i fordonsapplikationer.

För att spara vikt och volym används två bränslecellstaplar med öppen katod - en vätskekyl-krets elimineras. Forskarna har utvecklat en kompakt modul, som alla komponenter är anslutna till, vilket gör rör och kontakter överflödiga. Vätet för bränsleceller lagras i patroner av metall-hydrid (en metallhydrid är en kemisk förening mellan väte och metall), som kan vara fyllda med en lämplig elektrolyserare. Det nuvarande konceptet ger 270 Wh energi. För att uppnå längre körsträckor och korta tankningstider skulle en en större tank kunna anslutas.

70 watt

Bränslecellerna producerar en effekt på cirka 70 watt elkraft under nominell drift och laddar ett buffertbatteri. Buffertbatteriet ser till att 250 watt effekt finns att tillgå för elmotorn. De totala dimensionerna för hela systemet med tank och styrelektronik uppgick till 348 x 153 x 47 mm, uppger Fraunhofer ISE i pressmeddelandet.

Bränsleceller för drift av elcyklar är dock inte helt nytt. Förra året kunde Allt om Elcyklar (pap-perstidningen 1/2018) rapportera om serietillverkade elcyklar som drivs av vätgas och bränsle-celler från Pragma Industries i Biarritz i Frankrike. Dessa hade en tank med vätgas som gav en räckvidd på cirka 100 km, enligt uppgifter från företaget. Tankningen ska bara ta några minuter.

Klassiker

15. Grattis Volvo Amazon!

Publicerad 20 april 2009

I dag när Amalia och Amelie har namnsdag vill vi uppmärksamma Amazon.



Samma år som Felix lanserar ketchup i plastflaska. Samma år som Ikea uppfinner platta paket. Börjar det moderna Sverige där? Med Amazonen 1956.

Världspremiären ägde rum den 3 augusti - *i Skövde*! Amazon (fast den hette från början Amason med s) var det oväntade och lyckosamma resultatet av en intern beslutskramp där den konservativa hållningen höll på att ta död på projektet och därmed företaget.

Ordern från ledningen löd: identisk taklinje som PV och delad vindruta. När förslag och motförslag skulle smältas samman gick processen i baklås och den begåvade Jan Wilsgaard (som ännu inte hade fyllt 30) kuppade istället in sitt fritidsprojekt, modernt influerad, men tidlös som få skulle det visa sig.

"En pinuppa" var Assar Gabrielssons kommentar och gav projektet klartecken. Den 3 juli 1970 rullade den sista pinuppan av bandet i Torslanda, hon var nu en medelålders hemmafru berövad allt glitter. Desto större var den sympatiska känsla av varaktig vardag och avtorkningsbara ytor i tjock vinyl.

667 323 (Volvos egen siffra, uppgifterna varierar) Amazoner hade tillverkats, ungefär hälften av dem såldes utanför Sveriges gränser.

Under dess levnad **tiodubblades Volvos omsättning**, från 600 miljoner till 6 miljarder. Produktionen steg från 30 000 bilar till 200 000, en del av dem sattes samman i Halifax, Kanada och i belgiska Gent.

Amazon var landets mest eftersökta begbil 1970. En gångbar Amazon hann nätt och jämt svalna i bilhallen och de största handlarna upprättade kölistor. Tio år senare kostade en frisk 70:a runt 8 500 kr i begagnathallen vilket var 3 500 kr mer än en jämngammal 140! Svenskarnas omfamning av Amazon fortsatte, ökade.



Men framför allt var ju Amazon - eller Amazone för att vara helt korrekt - en sportig moppe tillverkad av Kreidler. Det var också den direkta orsaken till att Volvo inte kunde sälja modellen med namnet Amazon i Europa utan använde sig av sifferbetreckningen 121. Kreidler lyckades även få ner Ford på knä när Mustang skulle lanseras i Tyskland. Man hade även en mopedmodell med namnet Mustang och Ford fick därför snällt finna sig i att lansera sin världssuccé med namnet T-5.

Det talades 1981 i termer av **kultbil** och på bara ett år var den nybildade Amazonklubben uppe i över 100 medlemmar, alla hängivna måttot: "alla ska äga en Amazon och den får vara hur ful som helst, bara den inte förblir så". Det är inte riktigt vad man idag hör om Volvo 740.

Att Amazon numera är Hobbybilen Nummer Ett är inte oväntat. Det finns ingen bättre. Dansa hambo i motorutrymmet, inga problem. Bara en skiftnyckel i verktygslådan? Och? Svårt att hitta reservdelar, visst om du inte vet hur en telefon ser ut.

Det mesta är sig olikt nuförtiden. Men ketchupen ringlar alltjämt över vårt land och det osar av svordomar när platta paket ska förvandlas till bokhyllor.

Och vi älskar Volvo Amazon mer än någonsin.



Med åren blev Amazon allt mindre utsmyckad. Här är en -68:a.



Herrgårdsvagnen presenterades i februari 1962, med tvådelad baklucka i amerikansk stil. Detta är en -68:a, näst sista årsmodellen för herrgårdsvagnen.

Volvo var först i världen med att standardmontera trepunktsbältet, 1969-70 fick Amazon dessutom säkerhetsratt och nackskydd.



Det sista utförandet kom som 1969 års modell där blanklisten på huven försvann. B20.emblemet i grillen berättar också om den nya motorn som kom det året. Detta är en -70:a, det ser man på nackskydden som blev standard det året.



16. Tävling med knallert!

Jim Lundberg, publicerad 2019-04-12, 06:00

När man trodde att man sett allt...



FILM: [***https://youtu.be/DwKdGMoY1Ic***](https://youtu.be/DwKdGMoY1Ic)

Classic motor

17. Nostalgi: Victoria Vicky III

Josefine Andersson, publicerad 2019-04-13, 06:00

Vicky III var 1954-års nyhet från Victoria Werken AG i Nürnburg, Tyskland.



Victorian med den tvåväxlade MS 50-motorn var modern, lyxig och hade utomordentlig back-tagningsförmåga. Om du hade 850 kronor på fickan kunde du köpa den hos närmsta handlare och då ingick hastighetsmätaren. Dessutom hade Victorian många fina tillbehör.

SLUT